

ANALYSE: UN AVENIR SANS TUNNEL POUR GAZA ?

GAZA, 27 août 2012 (IRIN) - L'attaque survenue ce mois-ci dans la péninsule du Sinaï, dans laquelle 16 gardes-frontière égyptiens ont trouvé la mort, a renforcé les appels à la fermeture du réseau de tunnels souterrains entre l'Égypte et la bande de Gaza. Les tunnels sont utilisés depuis des années pour faire entrer des biens en contrebande à Gaza et, selon l'Égypte, pour envoyer des combattants dans le Sinaï.

Mais le Hamas, qui contrôle la bande de Gaza, considère qu'il s'agit là d'une occasion unique.

Publiquement et dans des discussions avec des responsables égyptiens, le Hamas a fait pression afin d'utiliser le point de passage de Rafah, entre l'Égypte et Gaza, pour les échanges commerciaux. Ghazi Hamad, vice-ministre des Affaires étrangères, a dit que la création d'une zone de libre-échange pourrait bientôt « libérer Gaza ».

« Une fois que le poste-frontière de Rafah servira de plate-forme pour le commerce, les tunnels seront de l'histoire ancienne », a dit à IRIN Azzam Shawwa, ancien ministre de l'Énergie au sein de l'Autorité palestinienne.

Les tunnels sont les principales routes commerciales entre la bande de Gaza, qui fait partie des Territoires palestiniens occupés (TPO), et le reste du monde.

À l'exception du poste-frontière de Kerem Shalom, où la circulation de marchandises est soumise à de sévères restrictions, les frontières entre Israël et Gaza sont demeurées fermées. Les Principes concertés sur le point de passage de Rafah, signés en 2005 par l'Autorité palestinienne et Israël, prévoyaient la mise en place d'échanges commerciaux formels, mais l'accord a été suspendu à la suite de l'accession au pouvoir du Hamas dans la bande de Gaza en 2006.

Les relations entre l'Égypte et Gaza ont également été tendues en raison du blocus de la bande de Gaza. Elles se sont cependant améliorées depuis que l'ancien président égyptien Hosni Moubarak a été évincé du pouvoir l'an dernier. À la suite des récentes attaques – et vu l'impact humanitaire qu'elles ont eu –, les appels au changement se sont faits de plus en plus pressants.

« Au bout du compte, ce qui s'est produit dans le Sinaï pourrait avoir un impact positif sur les relations futures entre l'Égypte et Gaza », a dit à IRIN Mustafa Sawaf, ancien rédacteur en chef du Filistin, un journal affilié au Hamas.

Le 5 août, l'Égypte a fermé le poste-frontière et commencé à bloquer certains tunnels. Selon le Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires (OCHA), l'importation de carburant et de matériaux de construction aurait, depuis, diminué de 30 et 70 pour cent respectivement et [les pénuries de carburant auraient entraîné] des coupures d'électricité allant jusqu'à 16 heures par jour.

La création d'une zone de libre-échange permettrait à Gaza de se doter plus facilement d'infrastructures et de bénéficier d'un meilleur accès aux biens et à l'énergie, a dit à IRIN M. Hamad, qui est aussi président de l'autorité des postes-frontière dans la bande de Gaza, « mais ça ne ferait pas non plus de Gaza une sorte de Taiwan. Nous devons être réalistes. L'objectif, c'est de redonner une vie normale à ces gens. »

Perspectives pour une zone de libre-échange

La zone de libre-échange pourrait permettre à Gaza d'importer et d'exporter des biens et des matières premières par le port égyptien d'Al-Arish sans avoir à payer de droits de douane aux autorités égyptiennes.

Une autre option serait de créer une zone franche industrielle qui permettrait aux Palestiniens de Gaza de pénétrer librement dans les zones industrielles égyptiennes pour y trouver du travail, a dit M. Shawwa.

À la question de savoir si une zone de libre-échange serait dans l'intérêt d'Israël, Ilana Stein, porte-parole adjointe du ministère israélien des Affaires étrangères, a répondu à IRIN : « Nous devons attendre qu'il y ait des suggestions sérieuses de la part des Palestiniens et des Égyptiens. Une fois que les choses seront claires, nous serons prêts à en discuter. »

Les analystes estiment toutefois que le poste-frontière de Rafah n'est conçu pour aucune de ces possibilités et qu'il devra être modernisé. En outre, l'Égypte, qui peine à faire profiter ses 90 millions d'habitants des fruits de sa récente révolution, pourrait fort bien se montrer réticente à accueillir des travailleurs palestiniens qui, dans un contexte de pauvreté croissante, risquent de disputer aux Égyptiens les rares emplois disponibles.

Des tunnels qui profitent à certains

Il risque aussi d'y avoir des oppositions internes. Alors que le Fatah, le parti politique au pouvoir en Cisjordanie, soutient l'initiative de l'Égypte de fermer les tunnels, alléguant qu'ils « servent des intérêts privés et ceux d'une petite catégorie de parties prenantes », les analystes estiment que les tentatives de fermeture permanente des tunnels pourraient faire face à une résistance vigoureuse.

On estime à quelque 500-700 millions de dollars la valeur des biens qui circulent par les tunnels chaque année, qui sont soumis à des droits de douane d'au moins 14,5 pour cent imposés par le gouvernement du Hamas depuis le début de 2012, selon un nouveau rapport de l'International Crisis Group (ICG).

Plusieurs familles influentes contrôlent les tunnels et tirent profit de chaque personne ou marchandise les traversant. Il en coûte environ 25 dollars pour faire passer un clandestin et environ 500 dollars pour une voiture. En 2011, on estime à 13 000 le nombre de voitures qui ont été passées en contrebande par les tunnels.

« Huit cents millionnaires et 1 600 quasi-millionnaires contrôlent les tunnels [et s'enrichissent] aux dépens des intérêts nationaux égyptiens et palestiniens », a dit Mahmoud Abbas, le président de l'Autorité palestinienne, dans *The Economist*.

Les tunnels ont récemment contribué au boom de la construction. Des appartements, des parcs et des mosquées ont en effet été construits avec l'aide d'investisseurs comme la Banque islamique de développement (BID), basée en Arabie saoudite. La transition vers un avenir sans tunnel devra tenir compte de ces intérêts.

« Il est vrai que les tunnels bénéficient à une certaine catégorie de gens », a dit à IRIN Nathan Thrall, analyste principal [pour le Moyen-Orient] auprès de l'ICG. « Mais le Hamas peut résoudre le problème en les impliquant dans les échanges commerciaux légitimes. »

Le Hamas gagnerait également plus d'argent en droits de douane qu'il ne le fait actuellement, car les intermédiaires touchent aussi une partie des profits. « Je ne crois pas que cet obstacle soit aussi difficile à surmonter que d'autres », a dit M. Thrall.

Des considérations politiques complexes

L'un des obstacles majeurs est la façon dont Israël va réagir.

Les appels à l'amélioration des relations commerciales avec l'Égypte font craindre qu'Israël en profite pour se dégager de toute responsabilité envers Gaza. Si le passage de Rafah est ouvert aux marchandises commerciales, Israël pourrait estimer ne plus avoir besoin de laisser ouvert le passage de Kerem Shalom, seul point d'entrée officiel pour les produits d'importation. « Ce serait la fin de la responsabilité d'Israël envers Gaza », a dit M. Thrall.

Une telle mesure pourrait saper les efforts visant à rétablir l'unité palestinienne en déconnectant davantage Gaza de la Cisjordanie. C'est pourquoi le Hamas lui-même veille à ne pas trop insister en faveur des importations vers Gaza.

« Nous ne voulons pas qu'Israël ferme Kerem Shalom », a dit M. Hamad. « Israël veut simplement nous pousser vers l'Égypte. Mais nous considérons que Gaza fait partie de la patrie palestinienne. »

« Le débat est grave », a ajouté M. Shawwa, l'ancien ministre de l'Autorité palestinienne. « Voulons-nous que Gaza soit économiquement indépendante ? Cela pourrait nous conduire à une nouvelle période de séparation de la Palestine ».

Kerem Shalom est le seul point de passage où les importations de marchandises commerciales et humanitaires d'Israël vers Gaza sont autorisées. Or, même lorsque ce point est ouvert, les organisations humanitaires peinent à s'approvisionner de manière régulière et en quantité suffisante pour répondre aux besoins de leurs opérations.

Certains observateurs supposent que le nouveau président égyptien, l'islamiste Muhammad Morsi, pourrait imposer la réconciliation palestinienne comme condition à la création d'une zone de libre-échange. D'autres estiment qu'il pourrait aussi avancer dans cette voie en l'absence d'unité palestinienne.

« La relation entre l'Égypte, Israël et le Hamas est complexe », a dit Abdel Monem, directeur du Centre Al Ahrâm d'études politiques et stratégiques du Caire. « M. Morsi sait qu'il ne peut pas vraiment laisser les Palestiniens de Gaza mourir de faim. Et des membres des Frères [musulmans] font pression pour soutenir le Hamas. » D'un autre côté, l'Égypte est freinée par sa coopération étroite en matière de sécurité avec Israël dans le Sinaï, a-t-il dit à IRIN.

« En permettant aux gens de passer, M. Morsi remplirait ses obligations humanitaires », a dit un diplomate européen travaillant à Jérusalem ayant souhaité garder l'anonymat. « À l'heure qu'il est, la question de la sécurité avec Israël est plus urgente. »

Selon Mkheimar Abu Saada, politologue à l'université Al-Azhar de Gaza, les Égyptiens se trouvent dans une situation très délicate : « D'un côté, ils ne veulent pas que l'on pense qu'ils coopèrent avec Israël en imposant un siège sur la bande de Gaza à l'instar de M. Moubarak. De l'autre, ils ne veulent pas qu'on les accuse de mettre fin à leurs relations avec Israël ». Le Hamas admet donc que ses espoirs de voir la création d'une zone de libre-échange ont peu de chance de se réaliser dans un futur proche.

Pour l'instant, le mouvement se concentre non sans succès sur des « options plus réalistes », comme celle de permettre à davantage de personnes de passer par Rafah et d'exporter des produits de Gaza. En mai, l'Égypte a assoupli les restrictions imposées à Rafah. Puis, le mois dernier, M. Morsi a passé un accord avec le chef du Hamas, Ismaïl Haniyeh, relevant la limite maximum de personnes autorisées à traverser la frontière à 1 500 voyageurs par jour et augmentant la quantité autorisée de carburant provenant du Qatar.

« Je pense qu'il y a des chances que Rafah soit utilisée à des fins commerciales et pas seulement d'exportation », a dit M. Hamad, « mais il est peut-être trop tôt pour que les Égyptiens donnent une réponse ».

ah/ha/rz